

patrimonio público; y que al ordenar la suspensión de las inversiones, impide que la Alcaldesa cumpla con lo dispuesto en la ley. (fs. 44-46)

En cuanto el artículo 123 de la Ley 106 de 1973, se considera violado debido a que, al no haberse aprobado el Presupuesto para el período fiscal 1998, dicha norma dispone que "seguirá rigiendo el presupuesto anterior, hasta que sea aprobado el que corresponda", por lo que el Concejo no puede modificar, reformar el contenido o suspender la ejecución del Presupuesto prorrogado, como lo hizo mediante el acto impugnado.

Tal como puede apreciarse, el problema medular sometido a la decisión de la Sala consiste en determinar si el Concejo Municipal del Distrito de Panamá tenía facultades legales para suspender el Programa de Inversiones Municipales del Presupuesto de Rentas y Gastos para el período fiscal 1998, como lo hizo mediante el acto impugnado.

Tal como consta en la certificación expedida por el Director de Planificación y Presupuesto del Municipio de Panamá, Nota No. 170-98/DPP de 11 de marzo de 1998, el Ante-Proyecto de Rentas y Gastos para 1998 fue rechazado por el Pleno del Concejo Municipal, por lo que, con fundamento en el artículo 123 de la Ley 106 de 1973, se prorrogó el Presupuesto de la vigencia de 1996, que fue aprobado mediante el Acuerdo No. 216 de 20 de diciembre de 1995 (G. O. No. 22,948 de 10 de enero de 1996). (fs. 18)

Cabe observar que la Sala mediante auto de 29 de mayo de 1998 (fs. 56-60), a solicitud de la parte actora, suspendió los efectos del Acuerdo Municipal No. 11 de 3 de febrero de 1998, por lo que el Programa de Inversiones Municipales del período fiscal 1998, que había sido suspendido mediante el acto impugnado, volvió a estar en vigor y ejecución a partir de esa fecha. Tal como lo hemos expresado, el Programa de Inversiones Municipales al cual se refiere el presente proceso era el correspondiente al período fiscal 1998, el cual decurrió del primero (1°) de enero al treinta y uno (31) de diciembre de ese año, por lo que a juicio de la Sala, como el programa de inversiones municipales para el período fiscal 1998 fue ejecutado durante la vigencia respectiva, se ha agotado en sus efectos dicho acto.

Adicionalmente cabe observar, que el 29 de diciembre de 1998, fue aprobado el Presupuesto de Rentas y Gastos del Municipio de Panamá, para el período fiscal del primero de enero al treinta y uno de diciembre de 1999, período fiscal vigente, mediante el Acuerdo Municipal No. 157 (G. O. No. 23,725 de 2 de febrero de 1999), contentivo de un nuevo programa de inversiones municipales para este período fiscal 1999, operando de ese modo el fenómeno jurídico de sustracción de materia.

De consiguiente, la Corte Suprema de Justicia, Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA TERMINADO POR SUSTRACCION DE MATERIA, el proceso iniciado con la demanda contencioso administrativa de nulidad interpuesta por el licenciado Olmedo Arrocha, en representación de la ALCALDESA DEL DISTRITO DE PANAMA, para que se declare nulo, por ilegal, el Acuerdo Municipal No. 11 de 3 de febrero de 1998, expedido por el Concejo Municipal del Distrito de Panamá.

Notifíquese

(fdo.) LUIS CERVANTES DÍAZ

(fdo.) ARTURO HOYOS

(fdo.) EDGARDO MOLINO MOLA

(fdo.) JANINA SMALL
Secretaria

=**==**==**==**==**==**==**==**==**==

DEMANDA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA DE NULIDAD, INTERPUESTA POR EL LICENCIADO DARÍO EUGENIO CARRILLO GOMILA EN REPRESENTACIÓN DE GILBERTO SOTO, PARA QUE SE DECLARE NULO, POR ILEGAL, LA RESOLUCIÓN N° 31-1 DE 20 DE ABRIL DE 1995, DICTADA POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA. MAGISTRADO PONENTE: LUIS CERVANTES DÍAZ. PANAMÁ, TRECE (13)

DE MAYO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE (1999).

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

VISTOS:

El licenciado Darío Eugenio Carrillo Gomila, actuando en virtud de poder otorgado por el representante legal de Gilberto Soto, interpuso demanda contencioso administrativa de nulidad para que se declare nulo, por ilegal, la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, dictada por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre del Ministerio de Gobierno y Justicia.

Admitida la demanda se corrió en traslado a la señora Procuradora de la Administración quién emitió su Vista Fiscal N° 89 de 24 de febrero de 1999, en la que opinó que no es ilegal el acto administrativo impugnado por la actora (fs. 41 a 53). También se solicitó al funcionario demandado que rindiera el informe de conducta a que se refiere el artículo 33 de la Ley 33 de 1946, quién lo hizo en su Nota ALT N° 110/98 de 10 de diciembre de 1998 (fs. 35 y 36).

Se abrió el negocio a pruebas y se acogieron las documentales presentadas por la parte actora (f. 54).

Evacuados los trámites de Ley, la Sala procede a resolver la controversia, previas las siguientes consideraciones.

Mediante la Resolución N° 31-1, de 20 de abril de 1995, el Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre acogió favorablemente la solicitud de Expreso Panamá-Colón Centro América, S. A. y dejó constancia del derecho de esta sociedad a la concesión de cupos para la ruta Panamá Colón y viceversa en la modalidad de transporte expreso, en la que ha prestado el servicio; estableció como punto de origen o partida de la ruta de la ciudad de Colón hacia Panamá, la Terminal de Transporte de Colón ubicada entre Calle 13 y Avenida Bolívar y como punto de retorno, la Piguera de Calle "P", Corregimiento de Calidonia; preservó los itinerarios, horarios y frecuencias de salidas utilizados hasta la fecha en la prestación del servicio en la ruta concesionada indicando que debían mantenerse hasta tanto el Ente Regulador los modifique; y finalmente, acogió la renuncia expresa de los veintinueve concesionarios solicitantes de pertenecer a las sociedades UTRACOLPA, S. A. y Ruta Expreso Colón Panamá Colón, S. A.

El licenciado Carrillo Gomila señala que la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995 viola, en forma directa, por omisión, los artículos 18, 24, 2, 27, 46, 9 y 26 de la Ley 14 de 26 de mayo de 1993 y los artículos 14 y 16 del Decreto Ejecutivo N° 186 de 28 de mayo de 1993.

En primer lugar, el artículo 14 del Decreto Ejecutivo N° 186 de 28 de mayo de 1993 fue declarado ilegal mediante la Resolución dictada por la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia el 5 de octubre de 1995 (Páginas 379 a 384 del Registro Judicial de octubre de 1995), desapareciendo del mundo jurídico, lo cual imposibilita una confrontación del acto acusado con esta norma.

Además, esta Sala declaró en la Sentencia de 23 de marzo de 1999, la legalidad de las Resoluciones N° 31 y 31-1, proferidas el 20 de abril de 1995, por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre del Ministerio de Gobierno y Justicia, considerando que no eran violatorias de los artículos 18, 19 y 27 de la Ley 14 de 1993, ni del artículo 16 del Decreto Ejecutivo N° 186 de 1994. En esa ocasión la Sala opinó que:

"La sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A., acreditó su organización como empresa dedicada al negocio del transporte público con la finalidad de prestar este servicio en la ruta Panamá Colón y viceversa y de solicitar la concesión respectiva al Ente Regulador desde el 26 de febrero de 1994, en que se celebró una reunión extraordinaria de accionistas, y el acta de esta reunión fue protocolizada el 31 de marzo de 1994 (fs. 37 a 39 del expediente administrativo). El 14 de marzo de 1994, el representante legal de la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A. confiere

poder al abogado Alejandro Pérez para que tramite la solicitud de concesión de la Ruta Panamá Colón y viceversa, presentando el poder ante Notario el 6 de abril de 1994 (f. 176 del expediente administrativo). El 18 de agosto de 1994 los solicitantes listados en las Resoluciones N° 31 y 31-1 de 20 de abril de 1995, firmaron expresando su consentimiento como afiliados a la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A. para solicitar la concesión en la ruta Panamá Colón y viceversa (fs. 157 a 159 del expediente administrativo).

Los transportistas que ya prestaban el servicio de transporte al momento de dictarse la Ley 14 cumplieron a tiempo con el requisito de agruparse u organizarse bajo la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A. Esta persona jurídica cumplió dentro del plazo permitido con la obligación de acreditar su personería y con la presentación de los documentos y requisitos exigidos para el reconocimiento del derecho a la concesión de la ruta al momento de solicitarla.

... las Resoluciones N° 31 y 31-1 de 20 de abril de 1995, dictadas por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre del Ministerio de Gobierno y Justicia, no crean una nueva ruta sino que reconocen el derecho a la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A., para operar en la ruta existente, la que hasta ese momento sólo había sido explotada por transportistas miembros de la sociedad Utracolpa, S. A., a la cual pertenecían los socios de Expreso Panamá, Colón, Centro América, S. A.

Así las cosas, no se requería la celebración de una licitación pública por no tratarse de la creación de una nueva línea, ruta o piquera."

Visto lo anterior, sólo resta hacer un análisis de los cargos de violación formulados por la parte actora a la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, en relación con los artículos 2, 9 (numeral 3), 24, 26 y 46 de la Ley 14 de 1993.

Estas normas legales son del siguiente tenor literal:

"Artículo 2: En aquellas rutas o zonas en las cuales las personas naturales o jurídicas no prestan o no pueden prestar el servicio o este servicio sea deficiente, el Estado asignará otro concesionario para asegurar el interés público, de acuerdo con lo establecido en esta Ley, sin más limitación que la de no incurrir en arbitrariedad.

...

Artículo 9: Los Consejos Técnicos Provinciales de Transporte como organismos de apoyo al Ente Regulador, entre otras, tendrán las siguientes atribuciones:

1. ...

2. ...

3. Estudiar todo lo relacionado con las necesidades de los usuarios del transporte terrestre en las comunidades que integran la provincia; en lo referente a las estaciones terminales, nuevas rutas o ampliación de las existentes; así como también el número de unidades para el servicio y el otorgamiento de cupos.

...

Artículo 24. El Estado garantizará a los concesionarios de líneas, rutas o piqueras la estabilidad que les confiere el contrato de concesión definitiva, siempre y cuando cumplan con las obligaciones emanadas del contrato, la Ley y los Reglamentos correspondientes.

...

Artículo 26. En caso de pérdida de la concesión de línea, ruta o piquera, por cualquiera de las causales establecidas en la presente Ley o por la creación de nueva línea, ruta o piquera, la concesión será sometida a Licitación Pública, cumpliendo con todos los requisitos establecidos en la ley y el Código Fiscal.

...

Artículo 46. El Ente Regulador, previa consulta a los Consejos Técnicos Provinciales de Transporte, determinará la ubicación de las estaciones terminales, los sitios de paradas intermedias y las piqueras que regirán el transporte terrestre público de pasajeros. Cuando el interés público lo exija, el Ente Regulador podrá modificar el señalamiento de las estaciones terminales, los sitios de paradas y las piqueras, quedando los concesionarios y los transportistas obligados a sujetarse a estos cambios, en un plazo no mayor de seis (6) meses."

El licenciado Carrillo Gomila expuso, el concepto de las violaciones a las normas antes señaladas, en el orden siguiente:

A juicio del demandante, el artículo 24 de la Ley 14 de 1993 fue violado, porque el Estado no cumplió con el deber de brindarle la estabilidad que le confiere el contrato de concesión definitiva a la sociedad Unión de Transportistas Colón-Panamá, S. A. (UTRACOLPA, S. A.) al concederle a Expreso Panamá-Colón, Centro América, S. A., la ruta Panamá Colón y viceversa en modalidad expresa, sin cumplir con los requisitos de ley, con fundamento en el Resuelto N° 397 de 1993 que fue declarado ilegal por violar la Ley 14 de 1993.

Señaló la actora que el artículo 2 de la Ley 14 de 1993 fue violado por la Resolución N° 31-1 de 1995, ya que la autoridad demandada incurrió en arbitrariedad al transgredir el procedimiento legal para otorgar la concesión de los cupos en la ruta Panamá-Colón y viceversa, porque se fundamentó en el Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993, declarado ilegal.

Según el demandante el artículo 46 de la Ley 14 de 1993 fue violado al otorgar la concesión a la sociedad anónima Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A. utilizando como fundamento el Resuelto N° 397 de 1993, para fijar las terminales en las ciudades de Panamá y Colón. Explicó que como dicho resuelto fue declarado ilegal, la ubicación concedida para el establecimiento de las estaciones terminales debió ser establecida conforme a lo que establece la Ley 14 de 1993.

Considera el licenciado Carrillo Gomila que la violación del artículo 9 de la Ley 14 de 1993 se produce, porque el Consejo Técnico de Transporte de la Provincia de Panamá otorgó la ruta Panamá Colón y viceversa (expreso) sin haber realizado el correspondiente estudio para conocer las necesidades de los usuarios que utilizan esta ruta o si las unidades que brindaban este servicio podían ofrecerlo.

En cuanto a la violación del artículo 26 de la Ley 14 de 1993, el recurrente expresó que el Ministerio de Gobierno y Justicia, a través de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, debió someter a licitación pública nuevamente la concesión de la ruta Panamá Colón y viceversa (expreso) en virtud de los evidentes vicios de ilegalidad contenidos en la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, ya que el fundamento de la misma fue el Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993, declarado ilegal mediante resolución de 7 de mayo de 1998.

La señora Procuradora de la Administración en su Vista Fiscal señaló que a su criterio, la Resolución N° 31-1 de 1995, es jurídicamente válida y por tanto sirve de instrumento legal para ejercer todas las atribuciones que en ella se describen. Esta opinión la fundamentó así:

"Este Despacho considera que los Contratos de Concesión ya formalizados, como el que consta en la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995 (acusado de ilegal), constituyen derechos adquiridos, mientras que las solicitudes son meras expectativas de derecho.

Por consiguiente, deben considerarse válidas y legales las concesiones de rutas expedidas con fundamento en el Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993, de la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre, emitidas antes de las Sentencia de la Sala Tercera que lo declaró nulo, porque la declaratoria de nulidad tiene efectos hacia

el futuro, lo que nos indica que no afecta los Actos Administrativos expedidos antes del Fallo Jurisprudencial.

Respalda nuestro criterio, la decisión de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, fechada 14 de junio de 1995, que explicó los efectos de la declaratoria de nulidad de un Acto Administrativo, en los siguientes términos:

'... la simple declaratoria de nulidad, es decir, las que se decretan dentro de las demandas Contencioso Administrativo de Nulidad como acción popular, producen efectos ex nunc, hacia el futuro, más no ex tunc, hacia el pasado, por lo que sus consecuencias no se retrotraen al período o tiempo anterior a la publicación de la declaratoria de nulidad ...'

Las normas que fueron invocadas por la sociedad demandante coinciden en el concepto, que señala que la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, emitida por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte, del Ministerio de Gobierno y Justicia carece de validez jurídica, por estar fundamentada en el Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993, que fue declarado nulo por la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia.

En las líneas superiores explicamos que la declaratoria de nulidad del Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993, no afectó la validez jurídica de la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, de la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre, no inciden en los Actos Administrativos consiguientes, no inciden en los Actos Administrativos emitidos antes de dicha declaratoria o sentencia de nulidad. (fs. 51 y 52)"

Esta Sala observa que el argumento fundamental de la parte actora al explicar la forma en que se violaron los distintos artículos de la Ley 14 de 1993 citados, gira básicamente en torno a la ilegalidad del Resuelto N° 397 de 25 de noviembre de 1993 (fundamento jurídico de la Resolución N° 31-1 de 1995), declarada por la Sala Tercera mediante sentencia dictada el 7 de mayo de 1995. En relación a este fallo y sus efectos sobre las Resoluciones N° 31 y 31-1 de 20 de abril de 1995, en sentencia de 23 de marzo de 1999 esta Superioridad explicó lo siguiente:

"Mediante Sentencia de 7 de mayo de 1998, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia declaró nulos, por ilegales, el Resuelto N° 397 de 5 de noviembre de 1993 y el Resuelto N° 153 de 31 de mayo de 1994, por considerar que no son actos administrativos idóneos para reglamentar la Ley 14 de 1993. Sin embargo las sentencias que declaran la nulidad de un acto administrativo tienen efectos hacia el futuro y no hacia el pasado, y como las Resoluciones N° 31 y 31-1 de 20 de abril de 1995 fueron proferidas, fundamentándose en el Resuelto N° 397 de 1993 modificado por el Resuelto N° 153 de 1994, con anterioridad a la sentencia de 7 de mayo de 1998, entonces las situaciones jurídicas surgidas durante la eficacia del acto declarado ilegal, no pueden ser invalidadas por la declaratoria de nulidad."

Los requisitos con los cuales cumplió la solicitud de la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A. para el otorgamiento de la concesión de cupos o certificados de operación para la prestación del servicio de transporte en la modalidad expresa, y los trámites que la autoridad demandada siguió para otorgarla, fundamentándose ambos en el Resuelto N° 397 de 1993, fueron legales hasta tanto no fue declarada su ilegalidad por esta Corporación y los efectos que produjo en el pasado al crear derechos subjetivos a favor de personas naturales o jurídicas, como lo es el caso de la Resolución N° 31-1 de 1995, no pueden ser revocados, sino que mantienen su validez y subsisten en el tiempo.

Luego del anterior análisis, sólo corresponde a esta Sala confrontar la Resolución N° 31-1 de 1995, con los artículos 24, 2, 46, 9 y 26 de la Ley N° 14

de 1993, para determinar si es contraria a los mismos.

El artículo 24 de la Ley 14 de 1993 garantiza a los concesionarios de líneas, rutas o piqueras la estabilidad conferida en los contratos de concesión definitiva, siempre que cumplan con las obligaciones inherentes a los mismos, y por ello la Resolución N° 31-1 de 1995 no violó dicha norma, puesto que la sociedad Unión de Transportistas Colón-Panamá, S. A. (UTRACOLPA, S. A.), es concesionaria de cupos de la ruta Panamá, Colón y viceversa antes que la sociedad Expreso Panamá Colón, Centro América, S. A., desde el 25 de agosto de 1994, fecha de la Resolución N° 3001 dictada por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre que le adjudicó la concesión del servicio expreso. Por tanto, sigue prestando el servicio y en ningún momento se le ha dejado de garantizar y respetar su derecho a ello como lo ha señalado el demandante. La ruta concesionada puede ser explotada por más de una empresa de transporte, como en este caso a través del otorgamiento de cupos de operación en la ruta, ya que la ley no ha impuesto ninguna limitación al respecto, seguramente como un reconocimiento a los efectos benéficos que produce la competencia en el mejoramiento de la prestación de los servicios.

Como ya lo expresó esta Superioridad en la sentencia dictada el 23 de marzo de 1999, debe reiterarse que la Resolución N° 31-1 de 1995 fue dictada conforme a los trámites y requisitos exigidos en su momento para el otorgamiento de los cupos o certificados de operación en la ruta Panamá-Colón y viceversa, por ello el Ente Regulador no cometió ninguna arbitrariedad al otorgar la concesión de los certificados de operación de la ruta descrita y no violó el artículo 2 de la Ley 14 de 1993.

Conviene destacar que el citado artículo 2 de la Ley 14 de 1993 se refiere específicamente a los casos en los que el Estado asigna otro concesionario en las rutas o zonas en las que el concesionario en ejercicio no presta o no puede prestar el servicio adecuadamente. En el presente caso no existe prueba de que esta sea la situación, sino que el Estado ha decidido, en ejercicio de su potestad y de la obligación que tiene de fomentar un servicio de transporte cada vez más eficiente, permitir a otra persona jurídica que ofrezca su servicio en la ruta ya existente, creando así condiciones de competencia en el mercado.

La Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, tampoco violó el artículo 46 de la Ley 14 de 1993, porque en este caso las estaciones terminales del servicio expreso desde Panamá a Colón y viceversa no han sido creadas por primera vez ni modificadas, sino que son las mismas que fueron señaladas inicialmente para la sociedad Unión de Transportistas Colón Panamá, S. A. (UTRACOLPA, S. A.), mediante la Resolución 3001 de 25 de agosto de 1994, en la Terminal de Colón ubicada en Calle 13 y Avenida Bolívar y en Panamá, la piquera ubicada en Calle P, Corregimiento de Calidonia (Ver fs. 7 a 9), motivo por el cual no se requiere nuevamente la consulta a los Consejos Técnicos respectivos.

Afirma el apoderado de la parte actora que el Consejo Técnico de Transporte de la Provincia de Panamá otorgó la ruta Panamá Colón y viceversa en la modalidad expresa, sin hacer el correspondiente estudio de las necesidades de los usuarios que la utilizan, y que por tanto fue violado el numeral 3 del artículo 9 del Ley 14 de 1993, pero esta Sala no observa violación alguna de dicha norma, puesto que no existen ninguna constancia de que se haya omitido el referido estudio.

La parte actora acompañó a su demanda copias autenticadas de cuatro resoluciones dictadas por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre numeradas 31-1 de 20 de abril de 1995, 3001-1 y 3001 de agosto de 1994 y la resolución de 7 de mayo de 1998 dictada por la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, así como la nota de 14 de octubre de 1998 emitida por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre en la que certifica el buen servicio prestado por UTRACOLPA, S. A. Dichas pruebas fueron admitidas mediante el auto de 17 de marzo de 1999, en el que se dejó constancia que no había pruebas que practicar.

Por último cabe señalar al demandante, que interpretó erróneamente el contenido del artículo 9 de la Ley 14 de 1993, porque en el mismo sólo se faculta a los Consejos Técnicos Provinciales de Transporte para efectuar los estudios

relacionados con las necesidades de los usuarios del transporte terrestre en las comunidades que integran la provincia, entre otros temas, para el otorgamiento de cupos. Sin embargo la facultad de otorgar cupos es del Ente Regulador y no de los Consejos Técnicos Provinciales como lo afirma el demandante, puesto que estos son exclusivamente organismos consultivos.

Por último, el artículo 26 de la Ley 14 de 1993 no ha sido violado porque no es aplicable al caso aquí planteado. Esto es así, ya que la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995 no fue otorgada con motivo de la pérdida de la concesión de línea, ruta o piquera del concesionario anterior, ni estamos ante la creación de una nueva línea, ruta o piquera, ya que es la misma ruta existente antes de que se otorgara la concesión de los certificados de operación a la empresa Expreso Panamá-Colón, Centro América, S. A., y por estas razones no es necesario someter la ruta a licitación pública, como sí ocurriría en caso de ser una nueva ruta o la pérdida de la misma por la concesionaria anterior.

Por lo antes expuesto, la Sala debe declarar que la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, no viola los artículos 18, 24, 2, 27, 46, 9 y 26 de la Ley 14 de 1993, ni el artículo 16 del Decreto Ejecutivo N° 186 de 28 de mayo de 1993, y por tanto no es ilegal.

De consiguiente, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA QUE NO ES ILEGAL la Resolución N° 31-1 de 20 de abril de 1995, dictada por la Dirección Nacional de Transporte Terrestre del Ministerio de Gobierno y Justicia.

Notifíquese y Publíquese

(fdo.) LUIS CERVANTES DÍAZ

(fdo.) ARTURO HOYOS

(fdo.) EDGARDO MOLINO MOLA

(fdo.) JANINA SMALL
Secretaria

=**==**==**==**==**==**==**==**==**==

INCIDENTE CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE NULIDAD, INTERPUESTA POR EL LICENCIADO FRANCISCO LAY EN REPRESENTACIÓN DE RICARDO LAY MENESES PARA QUE SE DECLARE NULA, POR ILEGAL, EL ACTA DE REMATE DE 19 DE FEBRERO DE 1999, Y EL AUTO NO. 176 DE 23 DE FEBRERO DE 1999, AMBOS DICTADOS POR EL JUEZ EJECUTOR DE LA CAJA DE AHORROS. MAGISTRADO PONENTE: EDGARDO MOLINO MOLA. PANAMÁ, CATORCE (14) DE MAYO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE (1999).

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

VISTOS:

El licenciado Francisco Lay en representación de RICARDO LAY MENESES ha interpuesto Demanda Contencioso Administrativa de Nulidad, con el propósito que se declare nula, por ilegal, el Acta de Remate de 19 de febrero de 1999, y el Auto No. 176 de 23 de febrero de 1999, ambos dictados por el Juez Ejecutor de la Caja de Ahorros.

El Magistrado Sustanciador al examinar demanda incoada, advierte que la misma debe ser rechazada, ya que la vía utilizada por el actor, la acción contencioso administrativa de nulidad, no guarda ninguna relación o compatibilidad para con las pretensiones del demandante, tal como pasaremos a ver de inmediato.

Para ello, resulta pertinente en primer lugar, determinar los principios básicos que orientan la dinámica del proceso contencioso administrativo de nulidad, de acuerdo con lo establecido tanto por el artículo 43a de la Ley 33 de 1946, como por el numeral 2 del artículo 348 del Código Judicial. Mediante la interposición de esta acción se persigue anular un acto administrativo objetivo, general e impersonal por transgredir el orden legal, en la cual la Procuraduría de la Administración interviene emitiendo su concepto sobre la legalidad del acto